

la revue des modélistes
et amateurs
de chemins de fer

LOCO-REVUE

Avril '73

5, ^F

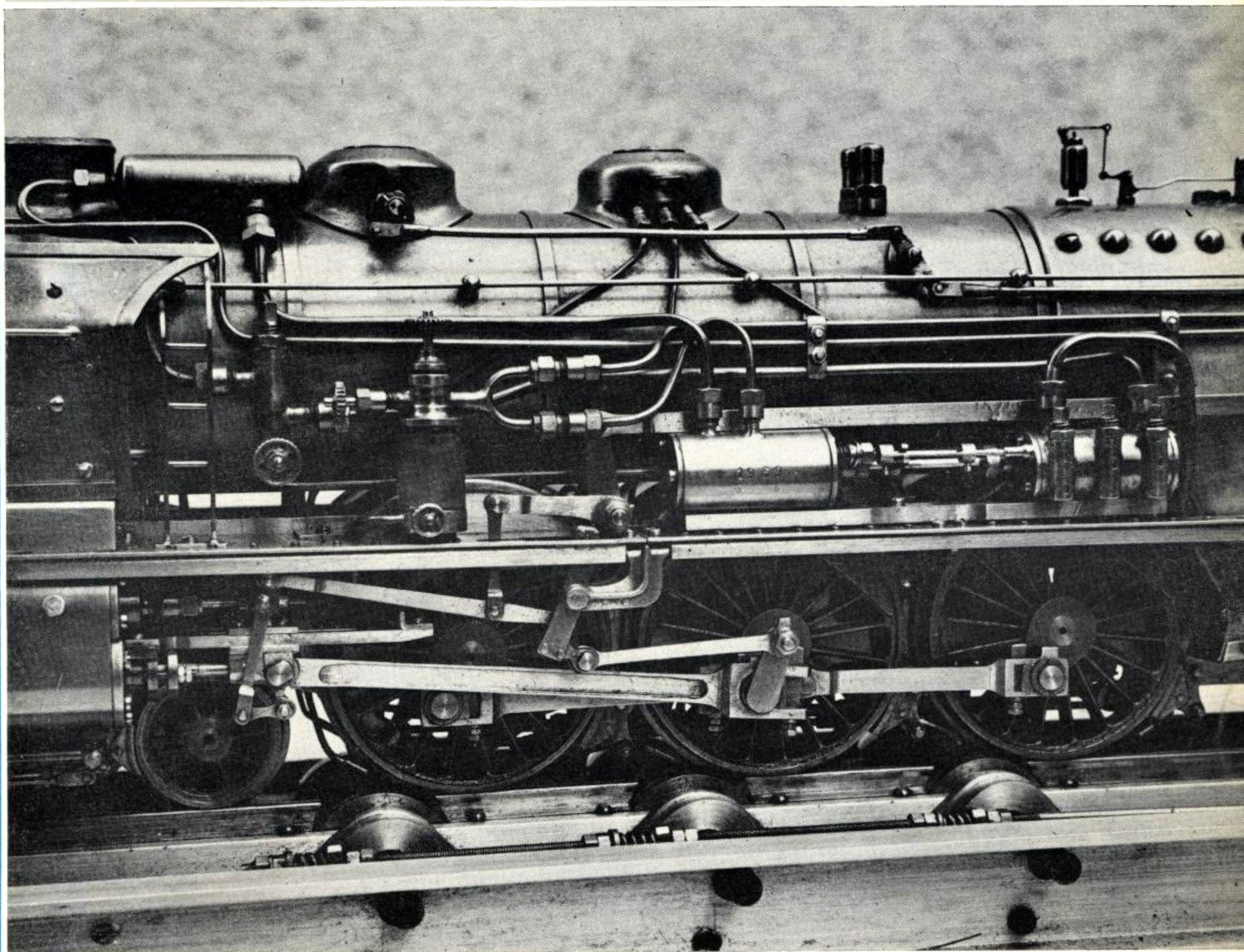
Etranger

5,50 ^F

N^o 338

AVRIL '73

Loco. revue rev



SOMMAIRE p. 179



Sortie sur le thème "belle époque" en gare de Pithiviers M.T.P.

SITUATION GÉOGRAPHIQUE : Carte Michelin, n° 60, pli 20.

HISTORIQUE

Le tramway de Pithiviers à Toury, construit à la fin du siècle dernier en voie de 0,60 m, serpentait sur environ 30 km dans cette riche plaine de Beauce qu'il desservait sur le plan voyageurs et marchandises. L'exploitation était assurée principalement en traction vapeur.

En 1952, le service voyageurs fut supprimé et, dès lors, le petit train assura essentiellement la desserte des suceries lors des campagnes betteravières. A la fin de la campagne 1964-1965 les suceries décidèrent de transférer à la route leur transport de betteraves. Ceci marqua la fin du petit train.

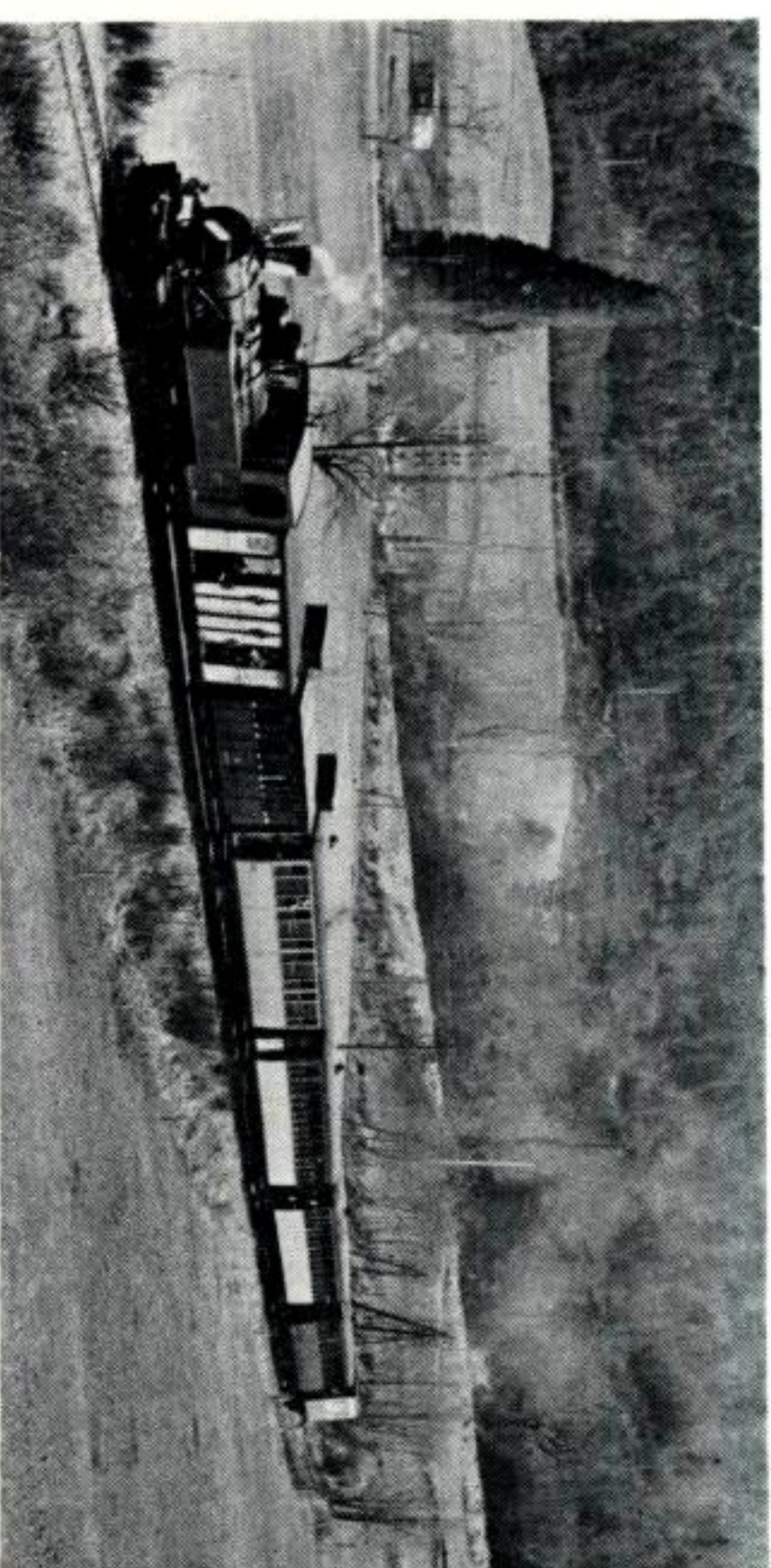
En 1966, le département du Loiret cède à l'A.M.T.U.I.R. (Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux) et à la F.A.C.S. (Fédération des amis des chemins de fer secondaires) une partie du matériel de l'ancienne ligne et une portion de celle-ci.

Pour assurer la gestion de ce matériel s'est créée l'Association du musée des transports de Pithiviers (A.M.T.P.).

L'ouverture officielle eut lieu le 23 avril 1966. Pendant la saison d'hiver 1970-1971 un nouveau terminus avec triangle de retournement fut aménagé dans le bois de Bellebat.

INTÉRÊT DE LA RÉGION

Touristique : Il est assez limité en ce qui concerne les environs et la ville de Pithiviers, connue surtout pour ses spécialités gastronomiques. N'oublions pas que Pithiviers peut constituer une étape intéressante entre deux régions touristiques situées chacune à environ 45 kilomètres, celle de Fontainebleau, avec sa forêt, et celle d'Orléans, avec la vallée de la Loire.



SITUATION GÉOGRAPHIQUE : Carte Michelin, n° 76, plis 9-10-19.

HISTORIQUE

La Compagnie des chemins de fer départementaux reçut, en 1886, la concession d'un réseau secondaire d'intérêt général en Vivarais. Ce réseau typique de montagne s'organisait autour d'un axe principal, la ligne de La Voulte-sur-Rhône à La Voulte-sur-Loire, par Le Cheylard, Saint-Agrève et Yssingaux, soit 142 kilomètres. A Raucoles, entre Saint-Agrève et La Voulte-sur-Loire, se détachait un court embranchement de 10 kilomètres, vers Dunières. Au Cheylard, aboutissait une ligne de 53 kilomètres venue de Tournon via Lamastre. Cette dernière ligne fut inaugurée en 1892.

Ce réseau parfaitement structuré fut entièrement fermé le 31 octobre 1968.

En 1969, le conseil général de l'Ardèche concède la ligne Tournon-Lamastre à la Société du chemin de fer touristique de Meyzieu (C.F.T.M.) pour une exploitation à ses risques et périls en trafic voyageurs touristique et marchandises. Cette société est soutenue dans son entreprise par l'Association de sauvegarde et gestion de véhicules anciens (S.G.V.A.) rassemblant ceux qui veulent conserver, entretenir et exploiter du matériel ancien.

Le 14 juin 1969, le premier autorail circule entre Tournon et Lamastre et, le 22 juin, c'est un train vapeur qui conduit 600 personnes sur le même parcours. L'inauguration officielle a lieu le 18 avril 1970 et, depuis, le succès s'affirme de façon extraordinaire. Le parc de voitures à voyageurs est passé, en trois ans, de 6 à 32 et suffit pourtant à peine à acheminer le trafic.

INTÉRÊT DE LA RÉGION

Ferroviaire : — Chemins de fer régionaux : ligne Dunières - Saint-Agrève.

— Saint-Etienne : une des dernières lignes de tramways de France.

— Chemin de fer de La Loge-des-Gardes.

— Funiculaire de Saint-Hilaire-du-Touvet (exploité par la même société que le Chemin de fer du Vivarais).

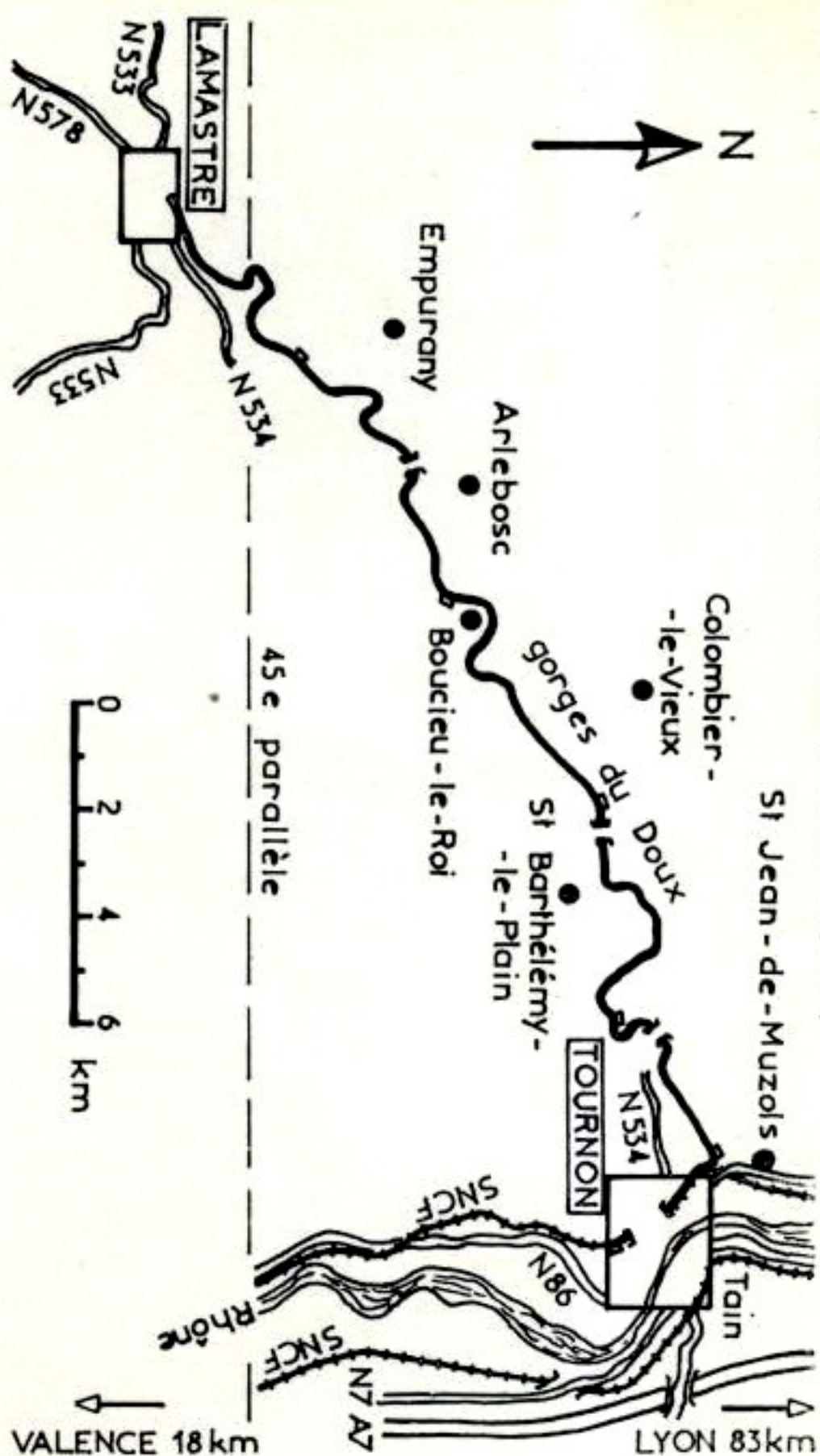
— Chemin de fer de La Mure (services touristiques irréguliers. S'adresser à la Société C.F.T.M.).

— Funiculaires et métro à crémaillère de Lyon.

Touristique : Le parcours lui-même est du plus haut intérêt, puisqu'il permet de découvrir les Gorges du Doux en des endroits que les automobilistes ne peuvent pas atteindre.

Ce chemin de fer constitue une bonne voie de pénétration vers la Haute-Ardèche qui est encore un paradis touristique pour qui sait partir à l'aventure loin des sentiers battus. N'oublions pas, enfin, l'intérêt gastronomique de la région.

CHEMIN DE FER DU VIVARAIS (CFV)



CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Ecartement 1 mètre ; longueur 33 kilomètres.

A la sortie de Tournon, tron commun à 3 files de rail avec la S.N.C.F., sur 2 kilomètres environ. Parcours impressionnant dans les Gorges du Doux, avec rampe de 25 ‰, viaduc, tunnel : Boucieu-le-Roi, avec prise d'eau, et terminus à Lamastre.

MATÉRIEL ROULANT

- (Au 15 décembre 1972.)
- 9 locomotives à vapeur, dont :
 - * 3 Mallet 030 + 030, en état de marche ;
 - * 1 230 ex-Réseau breton (E 327) ;
 - * 1 Mallet 020 + 020 ex-P.O.C. (104).
 - 3 locotracteurs, dont 2 diesels 030.
 - 5 autorails Billard et De Dion.
 - 32 voitures voyageurs ex-Vivaraïs, ex-Réseau breton, ex-Sarthe, ex-Provence et ex-Suisse.
 - 53 wagons, dont 4 fourgons de trains de voyageurs.

ACCÈS

Ferroviaire : Gare de Tournon, ligne Lyon - Nîmes (tableau horaire 571).

Gare de Tain-l'Érmitage, ligne Lyon - Marseille (tableau horaire 504).

Routier : Autoroute A 7 Lyon - Marseille, sortie à Tain.

N 7 à Tain (Rhône, rive gauche).

N 86 à Tournon (Rhône, rive droite).

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Circulations :

Les dimanches, de Pâques à la Toussaint (traction vapeur).

Les samedis, de mai à septembre (traction vapeur, en général).

Tous les jours, en juin - juillet - août (vapeur certains jours).

Départ de Tournon à 9 h 45 et 10 h 30 et en début d'après-midi, les samedis et dimanches.

Les jours d'affluence, certains trains sont doublés, triplés ou quadruplés. Nombreux trains spéciaux pendant la saison touristique.

Les dimanches d'hiver : autorail, à 10 h, au départ de Tournon.

Durée du trajet : vapeur 2 h ; diesel 1 h 40 ; autorail 1 h.

Prix : 22 F aller-retour vapeur, mais tarif dégressif pour aller simple, trajets partiels ou traction diesel et autorails ; réduction pour les groupes.

Renseignements et réservations :

C.F.T.M. (Chemins de fer touristiques et de montagne)
B. P. 37 GROLEE - 69226 LYON-CEDEX 1
Tél. (78) 28-99-43

Documentation complémentaire

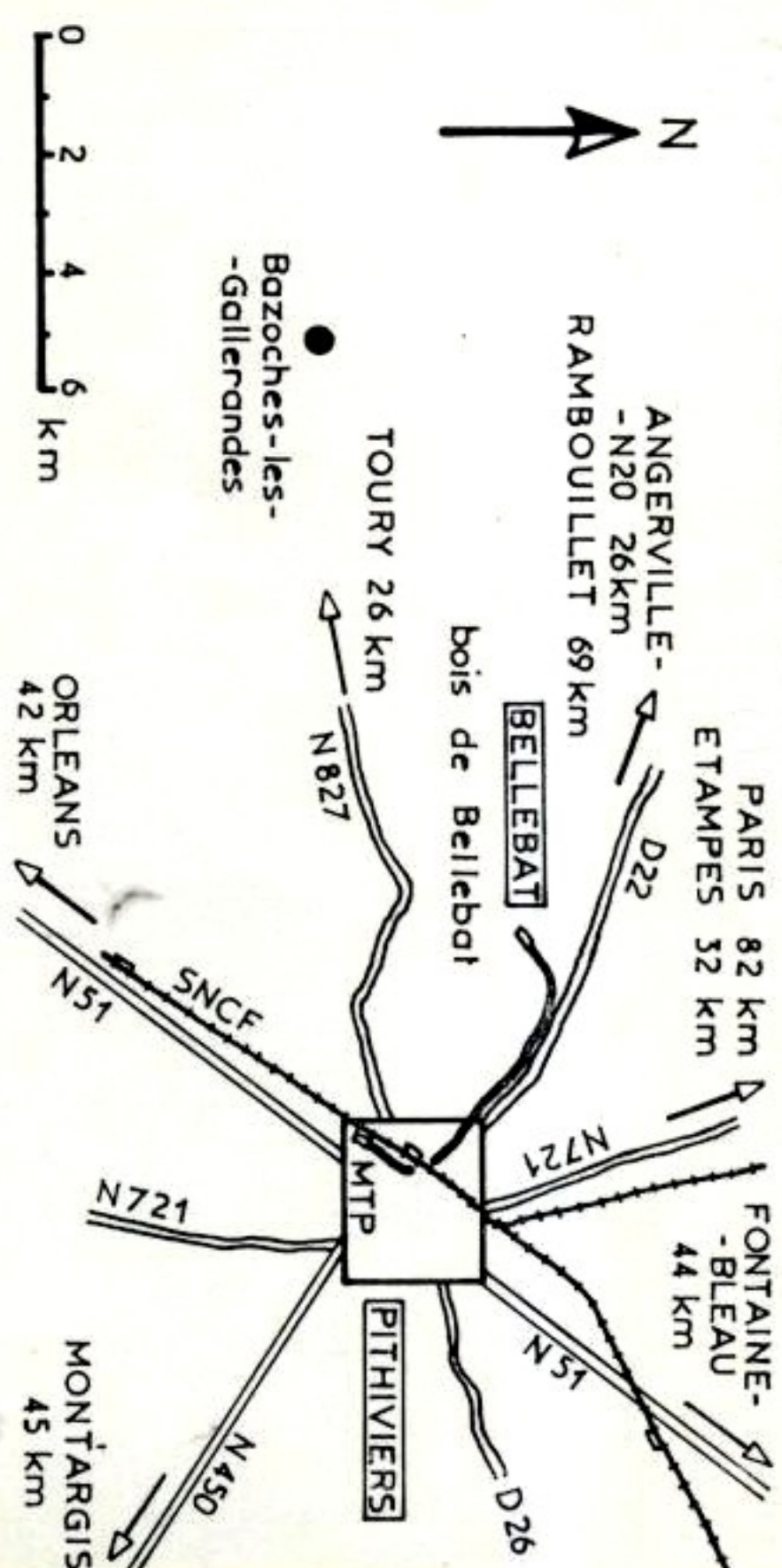
Ferroviaire : « Loco-Revue », n° 307 (juin 1970).

« La Vie du Rail », n° 1 246 (14 juin 1970) et n° 1 276 (24 janvier 1971).

Touristique : Guide vert Michelin : « Vallée du Rhône - Vivaraïs ».

Notice touristique sur la ligne, sur simple demande à : C.F.T.M., B. P. 37, 69226 LYON-CEDEX 1.

MUSÉE DES TRANSPORTS DE PITHIVIERS (AMTP)



CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Ecartement : 0,60 m ; longueur : 4 km.

Quittant le centre nerveux du réseau (musée, gare, dépôt) à Pithiviers, la ligne passe sous les voies SNCF puis, courant dans la plaine, longe la route départementale 22, dont elle s'écarte peu avant le terminus du bois de Bellebat.

MATÉRIEL ROULANT

- 14 locomotives à vapeur, la plupart en état de marche, en particulier une 020 T Schneider, construite en 1870, des Decauville, des DFB 040 T ;
- 1 locotracteur diesel ;
- 1 autorail pétrolier - électrique Crochat de 1922 ;
- diverses voitures à voyageurs, dont 3 anciennes remorques des tramways de Valenciennes ;
- dans la partie musée, on trouve des motrices de tramways, une voiture salon, un autorail De Dion, une locomotive tramway 030 à voie normale ex-CGB Nord.

ACCÈS

Ferroviaire : D'Orléans : ligne Orléans - Malesherbes (tableau horaire 408) ;

De Paris : Paris-Austerlitz - Etampes - Pithiviers (tableau horaire 402).

Routier : De Paris : N 20, puis N 721 à Etampes ;

D'Orléans : N 51.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Exploitation dimanches et jours fériés du 1^{er} mai au dernier dimanche d'octobre, de 14 h 30 à 18 heures.

Prix aller et retour, comprenant l'entrée du musée : adultes, 5 F ; enfants, 2,50 F.

Prix spéciaux pour groupes.

Renseignements et réservations :

A.M.T.P., 7, rue Lacuée
75012 PARIS (tél. 628-23-47)

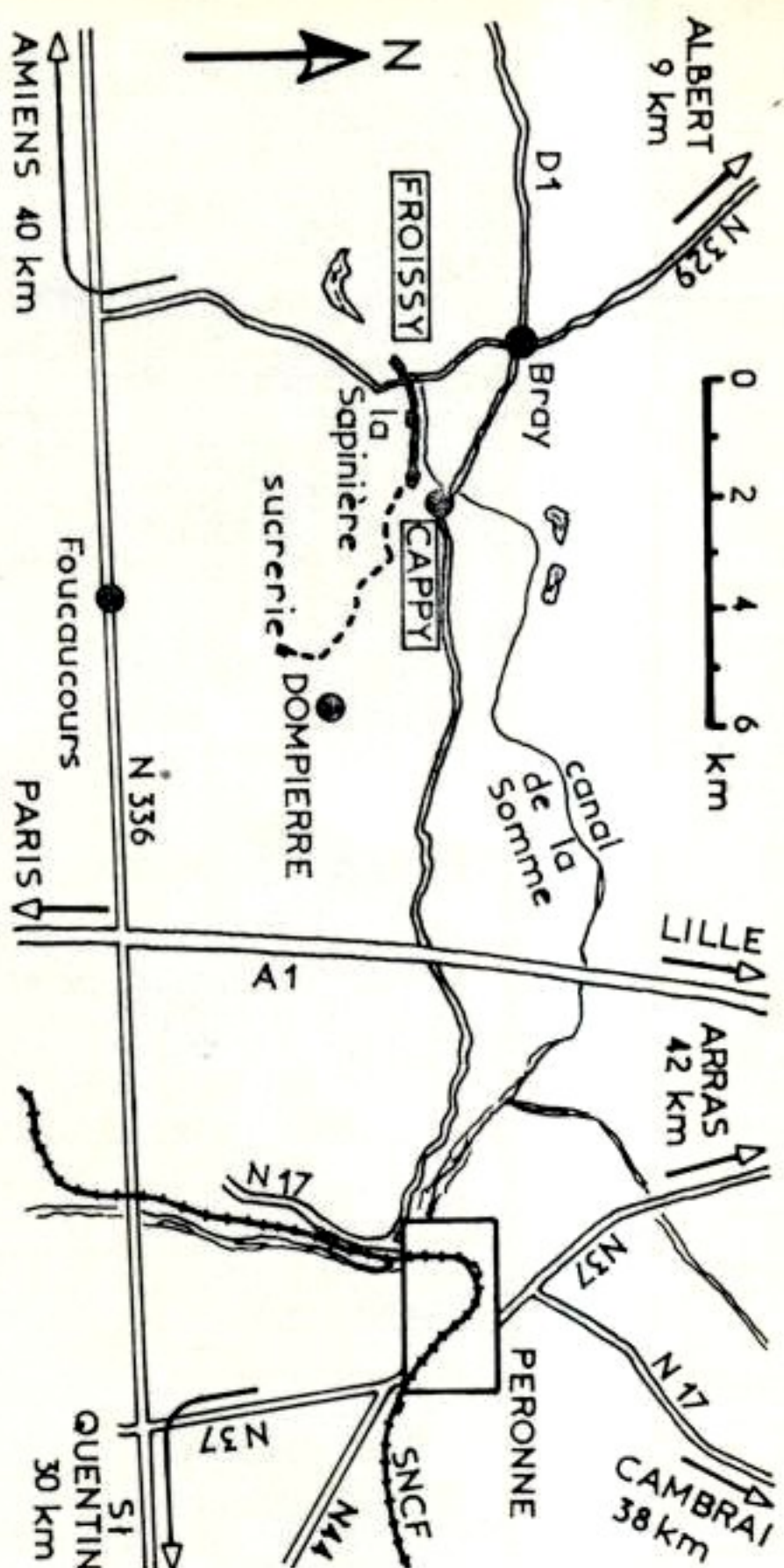
Documentation complémentaire

Ferroviaire : « Loco-Revue », n° 275 (juillet-août 1967) ; n° 295 (mai 1969).

« La Vie du Rail », n° 1 151 (21 juillet 1968) ; n° 1 190 (20 avril 1969).

Touristique : Guide vert Michelin : « Environs de Paris ».

C.F. FROISSY - CAPPY - DOMPIERRE (CFCD)



CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Écartement : 0,60 m ; longueur : 1,5 km (fin 1972).
La ligne quitte le port de Cappy, s'engage sous une voûte de feuillages, longe le canal qu'elle ne quittera plus et atteint la station « La Sapière » où est installé le dépôt. Elle continue en palier jusqu'à un passage à niveau, puis suit une rampe jusqu'au terminus de Froissy, au niveau du pont sur le canal de la Somme.

MATÉRIEL ROULANT

- 6 locomotives à vapeur :
 - * 020 T Henschel de 1937,
 - * 020 T Neumeyer de 1922,
 - * 2 030 T Decauville de 1916 et 1931,
- * 2 040 T (DFB) de 1917 et 1918 :
 - 1 locotracteur diesel Billard ;
 - 1 locotracteur diesel Ruston ;
 - voitures voyageurs aménagées sur des châssis Pershing.

ACCÈS

Ferroviaire : A 12 km gare d'Albert, sur la ligne Paris - Lille (tableau horaire 230).

Routier : Autoroute A 1, sortie Péronne, N 17 jusqu'à Péronne.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Circulations tous les dimanches après-midi de Pâques à octobre, avec un train toutes les 30 minutes, de 15 h à 18 h 30 environ.
Même horaire les jours de fête.
Traction vapeur.
Durée du trajet : 45 minutes, aller et retour.
Prix : 3 F aller et retour ; demi-tarif pour les enfants.
Trains spéciaux sur demande.

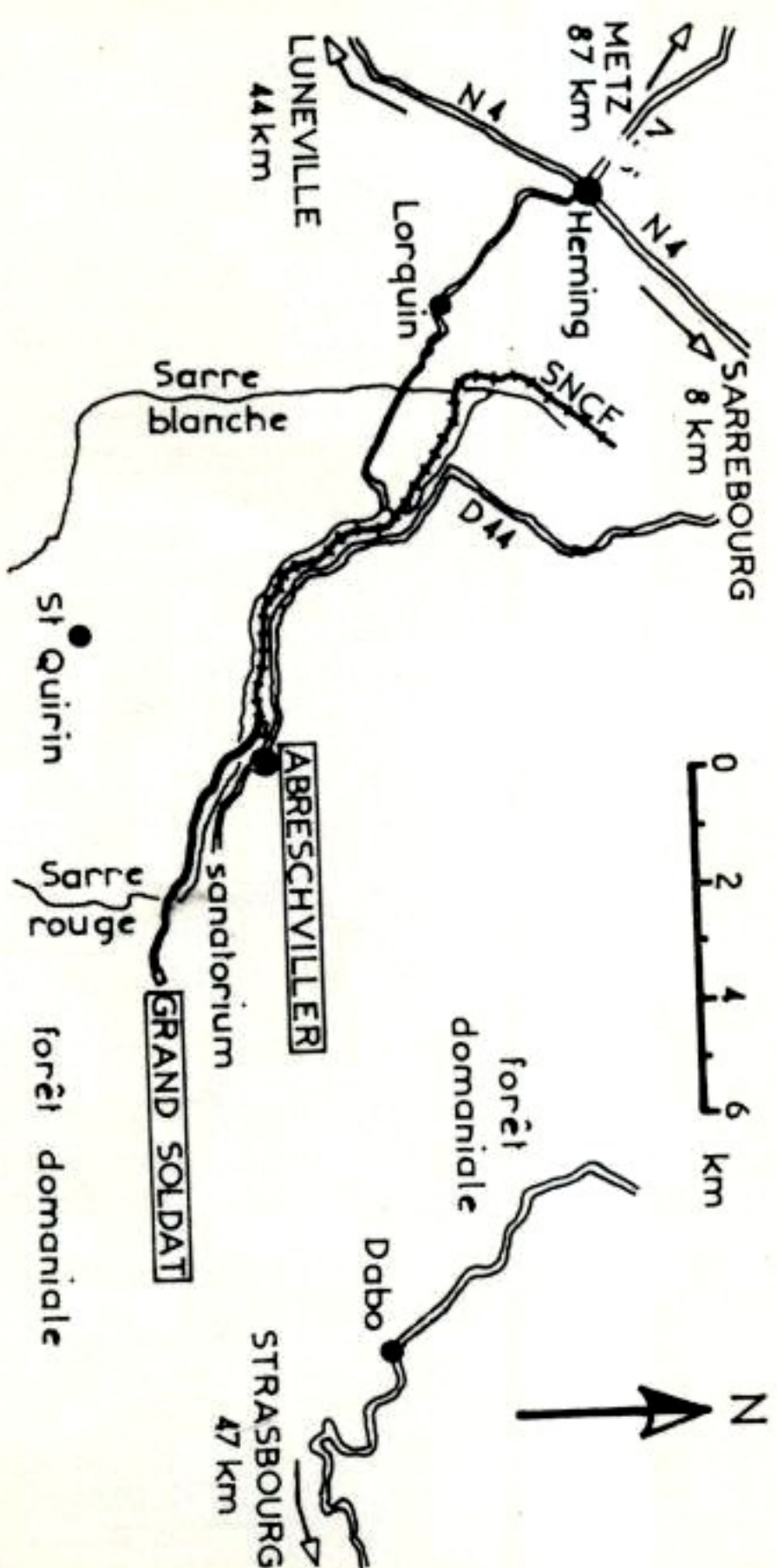
Renseignements et réservations :

A.P.P.E.V.A., mairie de Cappy
80340 BRAY-SUR-SOMME

Documentation complémentaire

Ferroviaire : « Loco-Revue », n° 319 (juillet 1971) ; n° 330 (juillet 1972).
« La Vie du Rail », n° 1291 (9 mai 1971) ; n° 1347 (18 juin 1972).
Touristique : Guide vert Michelin : « Nord de la France ».

C.F. FORESTIER D'ABRESCHVILLER (ACFA)



CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Écartement 0,70 m ; longueur 5 km.
Départ près de la gare SNCF d'Abreschviller. La ligne longe la Sarre Rouge, passe devant un sanatorium dans le parc duquel s'ébattent biches et cerfs, traverse la Sarre Rouge à proximité de la maison forestière de l'Ermitage, atteint le hameau du Grand-Soldat, passe devant la maison de l'écrivain Chatrian et s'achève un peu au-delà du hameau.

MATÉRIEL ROULANT

- 1 locomotive à vapeur 020 + 020 T (Mallet)
 - 1 locotracteur diesel 030 Coferna 1953,
- Heilbronn 1906, puissance 100 ch ;
 - 2 voitures ex-Wengernalpbahn (Suisse, primitivement voie de 0,80 m ;
- 1928, 60 ch ;
 - 2 baladeuses ex-Florales d'Orléans sur châssis Pershing ex-TPT ;
 - plusieurs voitures aménagées sur d'anciens châssis du chemin de fer forestier.
- 1 locomotive à vapeur 030, avec tender,
 - 2 draisines (Renault et Hotchkiss) ;
- Juno 1944, provenant des Chemins de fer régionaux de Styrie, en Autriche ;

ACCÈS

Ferroviaire : Gare de Sarrebourg, ligne Paris - Strasbourg, puis car SNCF jusqu'à Abreschviller (tableaux horaires 100 - 101 - 102).

Routier : N 4 jusqu'à Sarrebourg, puis D 44 jusqu'à Abreschviller.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Circulations tous les week-ends, de début mai à fin septembre.
Un train le samedi après-midi : 15 h.
Un train le dimanche matin : 10 h 30.
Un train par heure le dimanche après-midi.
Les locomotives à vapeur ne circulent que le dimanche après-midi et pour assurer des trains spéciaux.
Prix 1972 : 5 F aller et retour.

Renseignements et réservations :

M. Gilbert BAILLET
Hôtel des Cigognes
57560 ABRESCHVILLER (tél. 03-70-09)

Documentation complémentaire

Ferroviaire : « Loco-Revue », n° 306 (mai 1970).
« La Vie du Rail », n° 1207 (31 août 1969).
Touristique : Guide vert Michelin : « Vosges ».

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODÉLISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU

Directeur : Jean FOURNEREAU Fils



SOMMAIRE

Page

A Anse (Rhône), un chemin de fer touristique à vocation modéliste	180
Lorsqu'un Porte-parole du Gouvernement parle voie de 60...	183
L'exposition parisienne A.M.F.I. 73	186
Photos souvenirs de Nuremberg 73	190
Le plan du mois : locomotive électrique BB 9281 "Capitole" (1/43)	192
En direct avec nos lecteurs	194
La locomotive 231.G P.L.M., à vapeur réelle, au 1/43, de Monsieur Guillon	197
Source de traction et réalisme : la source de courant pulsé à efficacité variable J.C.	202
Sortie "vapeur" A.B.A.C. entre Narbonne et Cerbère	205

ENCART :

fiches techniques
de chemins de fer
touristiques
(Vivaraïs,
Pithiviers,
Abreschviller,
Froissy-Cappy)

Dans notre prochain numéro :

Le chemin de fer à voie métrique de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure. — Le réseau clochemerlois au 1/43. — Constructions des maisons régionales au 1/87. — La locomotive à vapeur, ses organes particuliers (suite). — Source de traction et réalisme (suite). — La CC 6 500 T.A.B. — Gérard au banc d'essais. — Le plan du mois : tête du souterrain de Pontchâteau (HO). — Encart : fiches techniques C.F. touristiques (Rosheim-Ottrott, Tramway du Mont-Blanc, Chamonix-Montenvers, Tramway du Cap-Ferret) et encart couleur.

NOTRE COUVERTURE

Gros plan à échelle grandeur :
Locomotive à vapeur au 1/43 construite par M. Guillon, la pompe à eau est fonctionnelle. (Voir article page 197).

Cliché Loco-Revue

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 3,00 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :

Éditions LOCO-REVUE, Boîte postale 9 - 56400 AURAY

Tél. : (97) 24.01.65

R.C. Lorient 86 A 182 - C. C. P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 52,00 F — Etranger 59,00 F ou valeur équivalente en devises.

Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

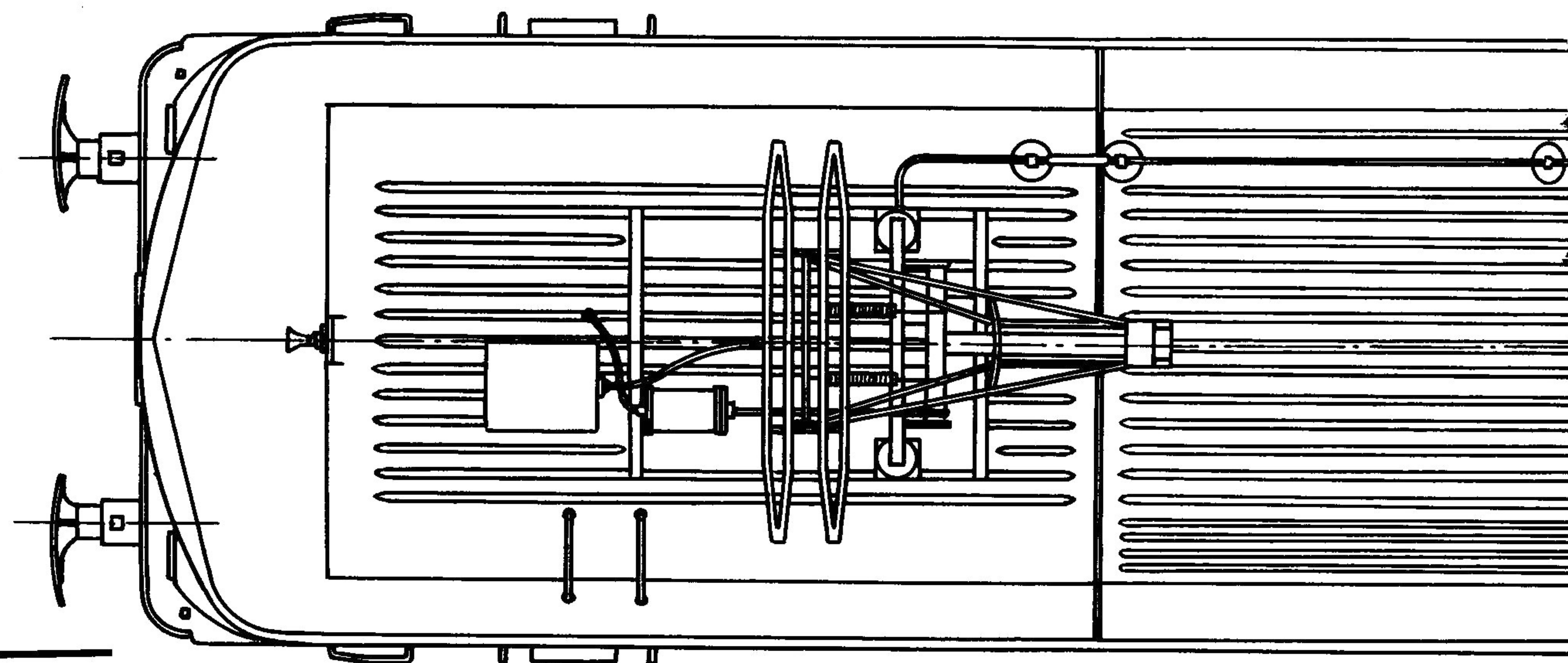
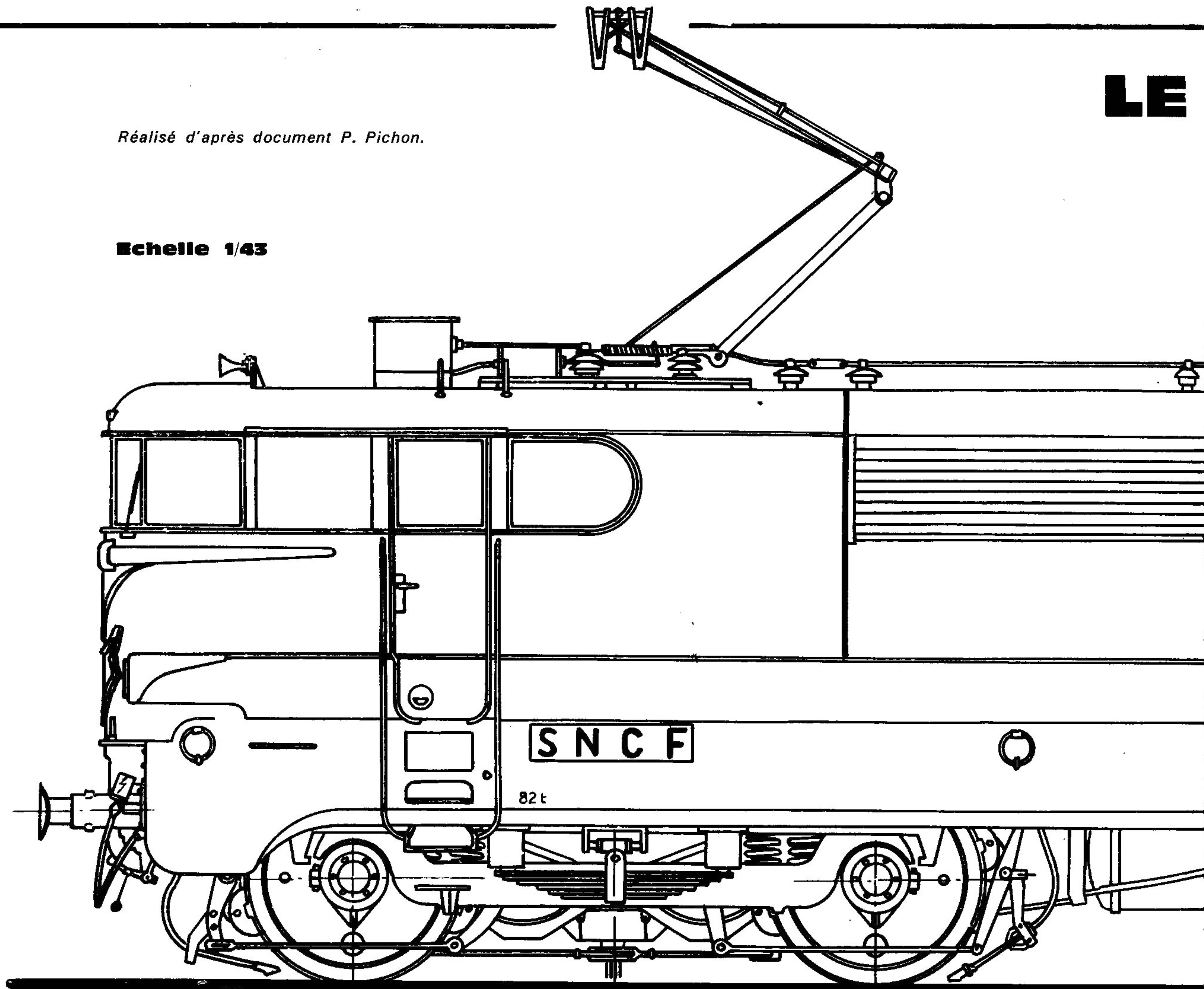
ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Réalisé d'après document P. Pichon.

Echelle 1/43



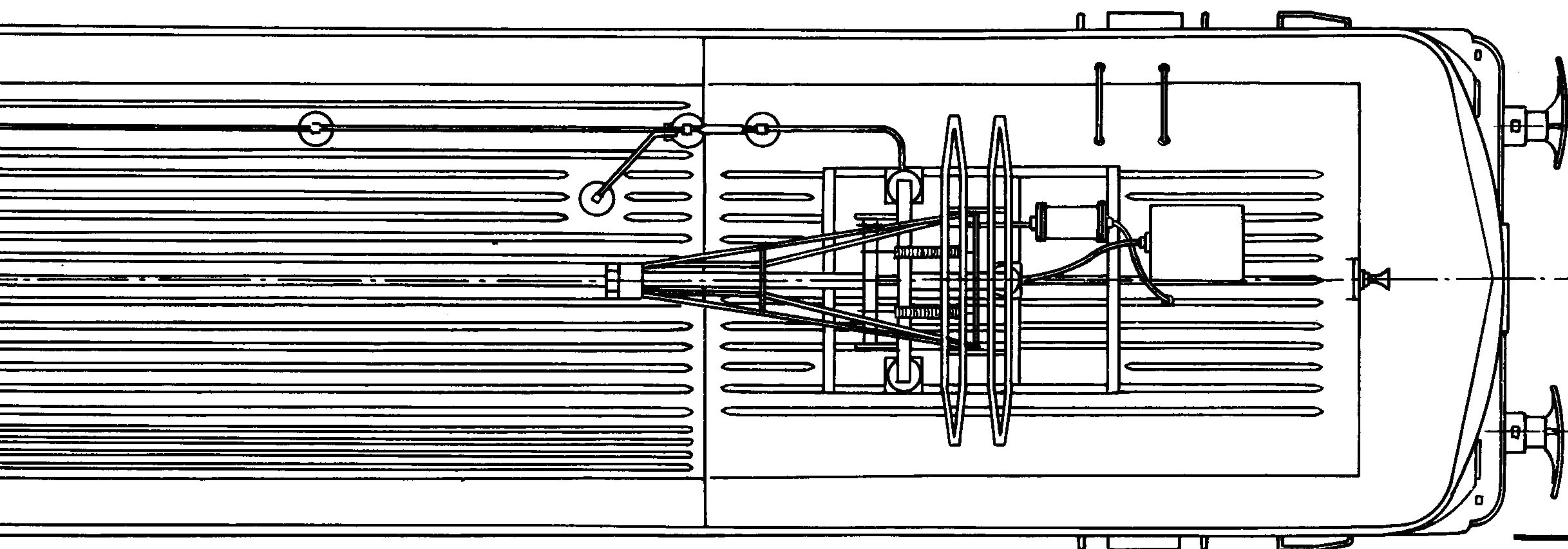
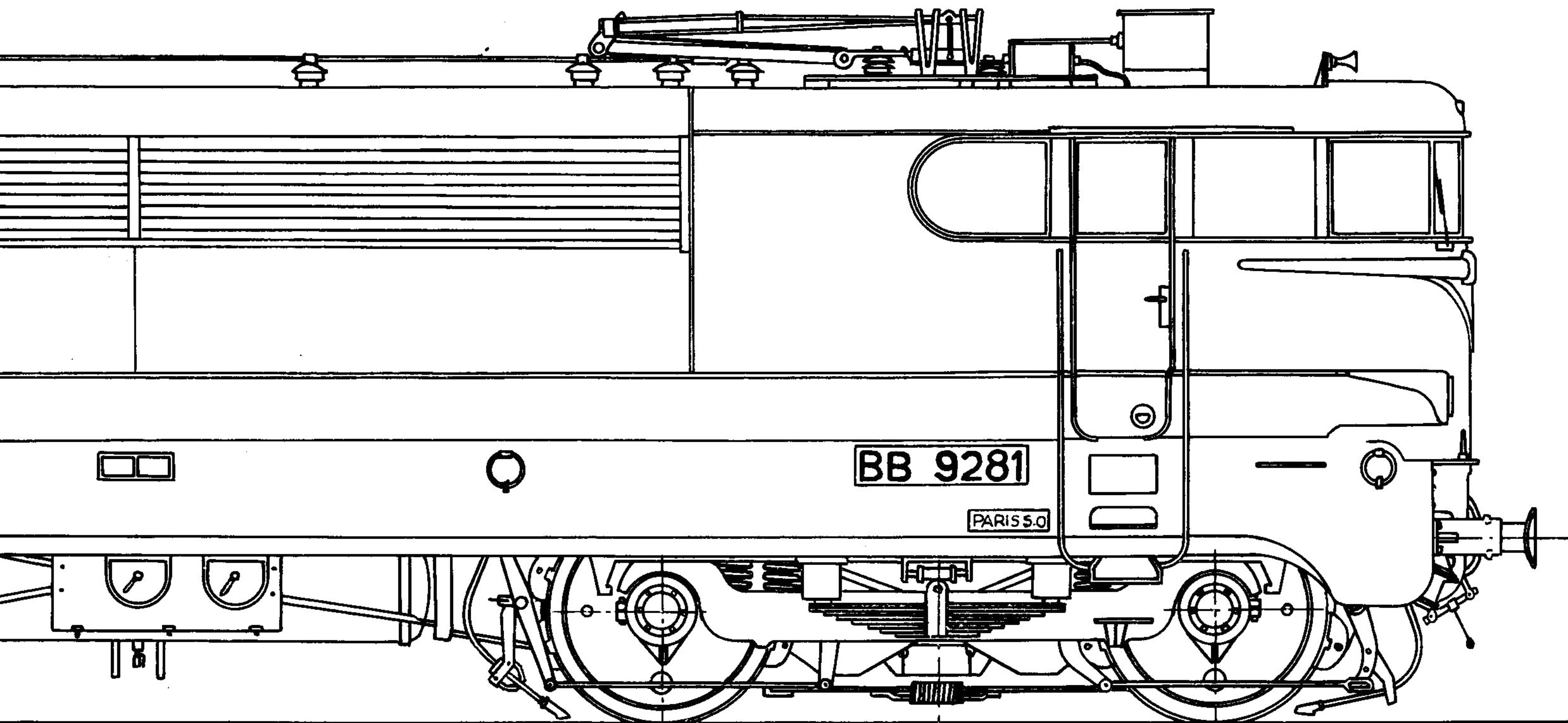
PLAN DU MOIS

Locomotive électrique BB 9281, de la série des 9200 *

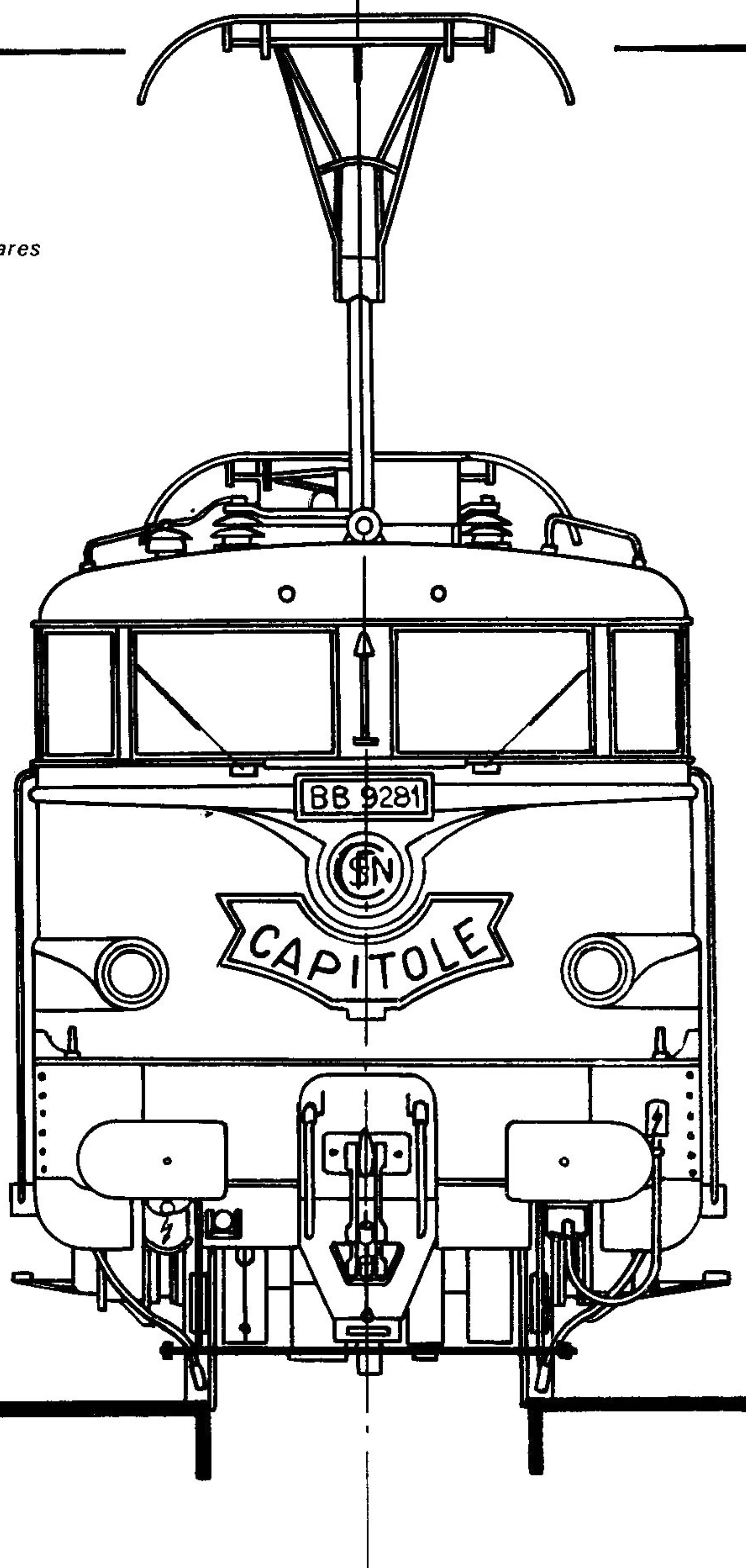
à courant continu 1,5 kV, adaptée pour le "Capitole"

* Voir fiche documentaire Loco-Revue N° 26.

Caisse : rouge Capitole
bande blanche au niveau
côtés de bogies et cylindres
gris clair.



Caisse : rouge Capitole
bande blanche au niveau des phares
côtés de bogies et cylindre à air
gris clair.



UN PEU D'HISTOIRE.

C'est en 1964 que furent créés les trains "Capitole" à grande vitesse (200 km/h), reliant Paris à Toulouse en 6 heures. Chaque rame était constituée alors de 8 voitures, décorées par P. Arzens en rouge éclatant avec bandeau gris clair. Les machines affectées à ces trains, provenant de la série des BB 9200 et décorées comme les voitures, étaient les suivantes : les 9291 et 9292 qui, avec des moteurs Alsthom plus puissants que ceux de la série normale des 9200 et une démultiplication spéciale, peuvent atteindre 250 km/h, et les 9278, 9281, 9282, et 9288 qui, avec les moteurs normaux de la série, mais une démultiplication différente, voient leur vitesse maximale passer de 160 à 200 km/h.

Depuis, ces machines ont été remplacées par les 9300, mises en service depuis 1967, puis par les CC 6500 depuis 1971.

En direct avec nos lecteurs

POUR LES ESSAIS DE MONTAGES ÉLECTRONIQUES

Je me permets de vous signaler un article très pratique pour les essais de montages électroniques : les boîtes de « circuit connexion » D.E.C., de fabrication anglaise, importées en France par Sieber Scientific, 103, rue du Maréchal-Oudinot, 54 - Nancy.

Ces boîtes (il existe plusieurs modèles) sont formées de contacts à pince en bronze phosphoreux, disposés en plusieurs lignes et dans lesquels il suffit d'enficher les composants (diodes, résistances, etc.). Il n'y a aucune soudure à faire et il est très facile de remplacer un composant par un autre. Sur une même ligne les contacts sont réunis entre eux, mais les lignes ne sont pas réunies entre elles.

M. J.-G. G., d'Athis-Mons.

Ces boîtes de montage — dont il existe d'ailleurs plusieurs fabrications — sont extrêmement pratiques, en effet, pour les essais, car elles permettent une économie de temps appréciable et mettent à l'abri des ennuis dus à l'échauffement répété des composants pendant le soudage (transistors en particulier). Elles permettent enfin de conserver les composants à l'état de neuf, sans traces de soudure sur les connexions.

Il est toutefois préférable de réaliser les montages définitifs suivant la méthode classique et de réserver les boîtes citées aux recherches et essais.

LA SIGNALISATION MÉCANIQUE EN HO

Il est proprement impensable, après la sortie au cours des dernières années de très nombreux modèles vapeur "old timer" et des voitures assorties, ce qui permet la création de trains complets, qu'on en soit toujours à la sempiternelle signalisation lumineuse des blocks, automatiques ou non. En fait, le réseau d'époque 1920/1930 doit se passer de signalisation ou additionner les anachronismes !

Le modéliste dispose de tout — ou presque — en décor et matériel roulant par l'intermédiaire des grandes marques étrangères ou, ô miracle, par la production de quelques ateliers nationaux, mais de signalisation point. Naturellement, il est beaucoup plus facile de nous offrir une cible à trois feux câblée « deux feux », que de faire des signaux mécaniques valables. Pourtant, nos voisins y sont bien parvenus, par exemple Märklin.

Je pense que **Loco-Revue** pourrait agiter la question et l'occasion semble parfaite puisque des articles très intéressants paraissent en ce moment sur la signalisation. A quand une production française valable de signaux mécaniques et l'édition d'un ouvrage "ad hoc" sur la question ? A moins que nous ne trouvions bientôt sur le marché une production étrangère de signaux français !

Pour inciter un constructeur à se pencher sérieusement sur le problème, il

(suite page 206)